

BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN 307 „ZOH Westernmauer“



Erstellt von

WoltersPartner
Architekten & Stadtplaner GmbH
Coesfeld

in Abstimmung mit dem
Stadtplanungsamt
der Stadt Paderborn

28.04.2020

Verfahrensschritt: Satzungsbeschluss

INHALTSVERZEICHNIS

I. Begründung

1. Verfahren.....	3
2. Allgemeine Vorbemerkungen / Anlass und Ziel der Planung.....	3
3. Räumlicher Geltungsbereich / Lage im Stadtgebiet	6
4. Übergeordnete Vorgaben	7
4.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen / Ziele der Raumordnung	7
4.2 Regionalplanung	7
4.3 Landschaftsplan Paderborn – Bad Lippspringe	8
4.4 Flächennutzungsplanung	8
4.4 Bebauungspläne	8
5. Städtebauliche Bestandsaufnahme / Analyse	9
6. Städtebauliches Konzept	10
7. Festsetzungen zur baulichen Nutzung	12
7.1 Art der baulichen Nutzung	12
7.2 Maß der baulichen Nutzung	12
7.3 Überbaubare Flächen und Bauweise	13
8. Erschließung	13
9. Ver- und Entsorgung	13
9.1 Gas-, Strom- und Wasserversorgung	13
9.3 Abwasserentsorgung.....	13
9.4 Abfallentsorgung	14
10. Immissionsschutz	14
11. Altlasten / Kampfmittel / (Boden-)Denkmalpflege.....	17
12. Natur und Landschaft / Freiraum	18
12.1 Festsetzungen zur Grüngestaltung.....	18
12.2 Eingriffsregelung	18
12.3 Biotop- und Artenschutz / artenschutzrechtliche Prüfung	18
12.4 Wasserwirtschaftliche Belange.....	21
12.5 Forstliche Belange	21
12.6 Belange des Klimaschutzes	21
13. Flächenbilanzierung	21
14. Bestandteile des Bebauungsplanes.....	22
15. Bodenordnung	22

II. Umweltbericht

(als separater Teil der Begründung)

I. Begründung

1. Verfahren

Die Stadt Paderborn beabsichtigt, die im Entwurf der neuen Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) definierten Entwicklungsziele umzusetzen. Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen und zur dauerhaften rechtlichen Absicherung aller durch die Planung berührten Belange der beabsichtigten Entwicklung wird für diesen Bereich ein Bebauungsplan aufgestellt.

Der Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn hat in seiner Sitzung am 14.12.2017 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 307 „ZOH Westernmauer“ beschlossen. Am 13.12.2018 wurden im selben Ausschuss die Beschlüsse über den reduzierten Geltungsbereich des Bebauungsplanes und über den Vorentwurf des Bebauungsplanes zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 3 Abs.1 i.V. mit § 4 BauGB gefasst. Im Verfahrensschritt der frühzeitigen Beteiligung wurde der Vorentwurf vom 07.01.2019 bis zum 08.02.2019 erstmalig öffentlich ausgelegt.

Nach Auswertung der im Verfahren vorgetragenen Äußerungen und Stellungnahmen wurden am 05.12.2019 im Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt die Beschlüsse über den ergänzten Geltungsbereich des Bebauungsplanes und über den Entwurf des Bebauungsplanes zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 i.V. mit § 4 Abs. 2 BauGB gefasst. Die öffentliche Auslegung des Planentwurfes fand in der Zeit vom 18.12.2019 bis zum 24.01.2020 (einschließlich) statt.

Der Bebauungsplan wird im Vollverfahren nach § 30 BauGB durchgeführt.

2. Allgemeine Vorbemerkungen / Anlass und Ziel der Planung

Bereits im integrierten Handlungskonzept Innenstadt aus dem Jahr 2010 hat die Stadt Paderborn das Ziel formuliert, den westlichen Innenstadtbereich neu zu ordnen. Im Mittelpunkt steht das Projekt „Revitalisierung Königsplätze“. Bei den Königsplätzen handelt es sich um einen zum Großteil durch Einzelhandel genutzten Gebäudekomplex einschließlich seines näheren Umfeldes in unmittelbarer Nähe zur Wallringanlage. Im Rahmen der Durchführung des Wettbewerbs Königsplätze 2010/11 wurde geprüft, ob mit der Verlagerung der im Erdgeschoss des Gebäudekomplexes befindlichen Zentralen Omnibus-Haltestelle (Zentralstation) im Zusammenhang mit der geplanten Revitalisierung der Königsplätze zusätzliche Chancen für den Standort einhergehen.

Die daraufhin beauftragten Untersuchungen zur Neustrukturierung des Stadtbusverkehrs mit Verlegung der Zentralstation¹ nahm der Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt im Januar 2012 mit folgendem Ergebnis zustimmend zur Kenntnis: Die heutige Zentralstation, die sowohl für Umsteigevorgänge zwischen dem Stadt- und Regionalbusverkehr als auch als Rendezvouspunkt für einen umfangreichen Nachtbusverkehr an Wochenenden dient, kann auf

¹ SHP Ingenieure (September 2011): Neustrukturierung des Stadtbusverkehrs im Zusammenhang mit der Verlegung der ZOH. Endbericht. Hannover.

der Grundlage dieser verkehrlichen Betrachtung verlegt werden. Die Machbarkeitsstudie erbringt den Nachweis, dass sämtliche Funktionen der heutigen zentralen Haltestelle auch an der Westernmauer im Abschnitt Marienstraße bis Alte Torgasse abgebildet werden können. Der Standort liegt direkt an der historischen, durch alten Baumbestand geprägten Wallanlage (Abschnitt Boltonwall) und zugleich an dem am stärksten durch den Kraftfahrzeugverkehr belasteten Abschnitt der mehrspurigen Ringstraße Friedrichstraße.

In der vorangegangenen Alternativenprüfung waren insbesondere die folgenden Ziele maßgebend:

- Erhalt der Erschließungsqualität im ÖPNV für die Innenstadt
- Keine betrieblichen Verschlechterungen für den Busbetrieb
- Keine Einschränkungen für den Kraftfahrzeugverkehr
- Keine Eingriffe in Grünanlagen/Wall/Bäume
- Gute städtebauliche Einbindung
- Keine Beeinträchtigungen anderer Nutzungen des Straßenraumes

Als Mindestanforderung an das Ziel einer vergleichbar guten Erschließung der Innenstadt war bereits im Vorfeld festgelegt worden, dass sich der Suchraum auf den Bereich des Wallrings konzentrieren würde. Innerhalb des Wallrings gab es keine geeignete Möglichkeit und außerhalb wäre die Lage der ZOH zu peripher gewesen, als dass man noch von einer guten Innenstadterschließung hätte sprechen können. Neben dem Standort Westernmauer/Westerntor wurden die Alternativen Maspornplatz und Le Mans-Wall/Liboriberg geprüft.

Am Maspornplatz stünden zwei große Parkplätze für die Einrichtung einer ZOH zur Verfügung. Heute verkehren dort auf dem Wallring die Stadtbuslinien 6, 28 und 68 sowie die Regionalbuslinie 201. Zusätzlich verkehrt die Linie 5 über die Hathumar Straße. Der Maspornplatz eignet sich aufgrund des Abstandes von 600 m zur bisherigen Innenstadttroute nicht für die Ansiedlung der ZOH. Er wäre nur dann relevant, sollten keinen innenstadtnäheren Lösungen verfügbar sein.

Im Bereich des Le Mans-Wall/Liboriberg gibt es zurzeit zwei Haltestellen: die Haltestelle Le Mans-Wall (nur in Fahrtrichtung Osten) sowie die Haltestelle Rosentor. Für den Bereich Le Mans-Wall/ Liboriberg liegen zwei Untersuchungen vor, die sich mit der Einrichtung einer neuen ZOH in diesem Bereich beschäftigt haben:

- Eine Ausarbeitung des Stadtplanungsamtes Paderborn (2001)
- Eine Machbarkeitsstudie Liboriberg des Büros BSV, Aachen (2006)

In der Ausarbeitung des Stadtplanungsamtes Paderborn war die Aufgabe der Zentralstation nicht gesetzt, aber Inhalt mehrerer Planfälle. In der hinsichtlich der übrigen Auswirkungen am meisten bestandsorientierten Variante wurden alle aus der Innenstadt zu verlegenden Buslinien auf den Le Mans-Wall/Liboriberg verlegt. Es wurden Entwurfsplanungen für Haltestellen am Le Mans-Wall nahe dem Westerntor (teilweise Verlagerung), am Rosentor (Ausbau der vorhandenen Haltestelle) sowie Liboriberg (Neuanlage) entwickelt. Die Bewertung der Variante führt zu äußerst negativen Bewertungen hinsichtlich der städtebaulichen und grünordnerischen Belange, da die Haltestellen mit starken Eingriffen in die Wallanlagen oder Bebau-

ung/ Grundstücke verbunden gewesen wären. Negative Auswirkungen wurden infolge einer Priorisierung des ÖPNV auch für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr erwartet. Eine optimale Haltestellengestaltung am Rosentor wäre auf Grund der Anforderungen durch das Liborifest nicht möglich gewesen. Als positiver Aspekt wurde die gute Verknüpfung mit dem geplanten DB-Haltepunkt Rosentor angeführt, dessen Planung jedoch derzeit nicht weiterverfolgt wird.

In der Machbarkeitsstudie Liboriberg hat das Büro BSV aus Aachen eine ausführliche Betrachtung und Untersuchung verschiedener Varianten vorgenommen, die zum Großteil die vorherigen Erkenntnisse des Stadtplanungsamtes widerspiegeln. Ein besonderes Merkmal der entwickelten Vorzugsvariante war die Erfordernis einer Translozierung der Liborikapelle, um die gleisnahe Führung der Fahrbahn zu ermöglichen. Bei der Errichtung des ZOH am Standort Le Mans-Wall/Liboriberg überwiegen jedoch auch in dieser Betrachtung grundsätzlich die Nachteile.

Der Standort Westernmauer hat sich als der für das Vorhaben geeignetste Standort erwiesen.

Mit einem weiteren Beschluss des Ausschusses für Bauen, Planen und Umwelt vom September 2013 wurde die Verwaltung beauftragt, im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Königsplätze, die Untersuchungen zur Verlagerung der Zentralstation an die Westernmauer fortzuführen und die Neuordnung der Verkehrsführungen, insbesondere für den Bereich des Königsquartiers, zu prüfen.

Auf der Grundlage der genannten Beschlüsse wurde die Machbarkeitsstudie ab 2015 im Rahmen einer Neukonzeption² der Haltestelle Westerntor weiter konkretisiert. Die Haltestelle Westerntor wird im Tagesverkehr bereits von allen Linien des Stadt- und Regionalverkehrs angefahren. Durch das Zusammenführen der beiden Haltestellen, Westerntor und Zentralstation, an der Westernmauer soll die Funktion der zentralen Systemverknüpfung, die im Bestand auf mehrere Richtungshaltestellen rund um das Westerntor und die Zentralstation verteilt ist, erfüllt werden. Das Ein-, Aus- und Umsteigen soll mit der Zentralen Omnibus-Haltestelle (ZOH) auf einen Punkt an der Innenseite des Innenstadt-Wallringes konzentriert werden, wobei hiermit ebenfalls die bisher für Fahrgäste unbefriedigende Situation der beiderseitig der Friedrichstraße gelegenen Umsteigehaltestellen und der damit verbundenen Notwendigkeit zur Querung der Friedrichstraße deutlich verbessert wird.

Neben der verkehrlichen Leistungsfähigkeit berücksichtigt die Neukonzeption des ZOH die städtebauliche und grünplanerische Integration in das Ensemble der Wallringanlage.

Als funktionale Ergänzung der ZOH ist an der Westernmauer 18 der Neubau eines Fahrgastzentrums der PaderSprinter GmbH einschließlich einer öffentlichen WC- Anlage und Funktionsräumen des Stadtbusbetriebes vorgesehen.

Bereits im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Entwurfs wurde 2015/2016 eine mehrstufige Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt, bei der Anwohner und betroffene Bürger ge-

² Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH (März 2016): Neukonzeption Zentrale Omnibushaltestelle (ZOH). Entwurf. Aalen/Stuttgart

zielt ihre Wünsche, Bedenken und Ideen in den weiteren Planungsprozess einbringen konnten.

Der Rat der Stadt Paderborn fasste im November 2017 den Beschluss, auf der Basis des vorliegenden Entwurfes an der Westernmauer eine ZOH neu zu errichten.

Bei der im Rahmen der Verlagerung der ZOH geplanten Baumaßnahme handelt es sich um eine wesentliche Änderung öffentlicher Straßen im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 der 16. BImSchV. Der Verkehrsraum soll in erheblichem Umfang, auf einer Gesamtfläche von ca. 4.240 qm, verändernd bzw. umgestaltend werden. So sind zusätzliche Bushaltestellen, ein neuer Radfahrstreifen, neue Taxistellplätze und Ladezonen vorgesehen. Darüber hinaus werden zum Teil auch die Fahrbahn- und Gehwegflächen verändert bzw. verschoben. Werden wie im vorliegenden Fall mehrere Änderungsmaßnahmen in einem zeitlichen und inneren Zusammenhang durchgeführt, sind sie als einheitliches Änderungsvorhaben zu betrachten (BVerwG in NVwZ-RR 1997, 209). Unerheblich ist insoweit, ob es dabei zu einer Funktionsänderung kommt. Die geplante Maßnahme geht im Ergebnis über eine reine Erhaltungsmaßnahme weit hinaus. Sie dient überdies einer besseren Bewältigung des Verkehrsaufkommens und damit auch einer Steigerung der Funktionsfähigkeit des gesamten Verkehrsbereichs, insbesondere einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bus-, Taxi- und Radverkehrs.

Mit Blick auf die Schallimmissionsprognose³ ist der § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV einschlägig. Die zulässigen Grenzwerte (70 dB (A) am Tage und 60 dB (A) in der Nacht) werden danach entlang der Friedrichstraße zwischen der Straße Alte Torgasse und der Marienstraße sowie zum Teil darüber hinaus bereits im sog. „Nullfall“ (IST-Zustand) sowohl am Tag als auch nachts überschritten. Die Prognose für den sog. Planzustand hat darüber hinaus ergeben, dass im Vergleich zum IST-Zustand in den vorbezeichneten Bereichen - und zwar wiederum sowohl am Tag als auch nachts - Erhöhungen von über 3 dB (A) zu erwarten sind.

Der vorliegende Bebauungsplan soll somit die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung der Zentralen Omnibushaltestelle schaffen.

3. Räumlicher Geltungsbereich / Lage im Stadtgebiet

Das Plangebiet bildet den südwestlichen Abschnitt der historischen Wallanlage und des Hapterschließungsringes um das Innenstadtzentrum von Paderborn. Der ca. 1,37 ha große Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst im Wesentlichen Teile der bestehenden Verkehrsflächen Friedrichstraße und Westernmauer, Anschlüsse zur Marienstraße und zur Alten Torgasse sowie die Grundstücksflächen Westernmauer 18. Das Plangebiet wird begrenzt durch die umgebende Bebauung.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst die Flurstücke 377, 378, 379, 541 (tw.), 542, 543, 544 (tw.) in der Flur 6, Gemarkung Paderborn. Die Grenzen des Geltungsbereichs sind entsprechend in der Planzeichnung des Bebauungsplanes festgesetzt.

³ DEKRA Automobil GmbH (16.11.2018): Prognose von Schallimmissionen zur Zentralen Omnibus-Haltestelle (ZOH). Bielefeld.

4. Übergeordnete Vorgaben

4.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen / Ziele der Raumordnung

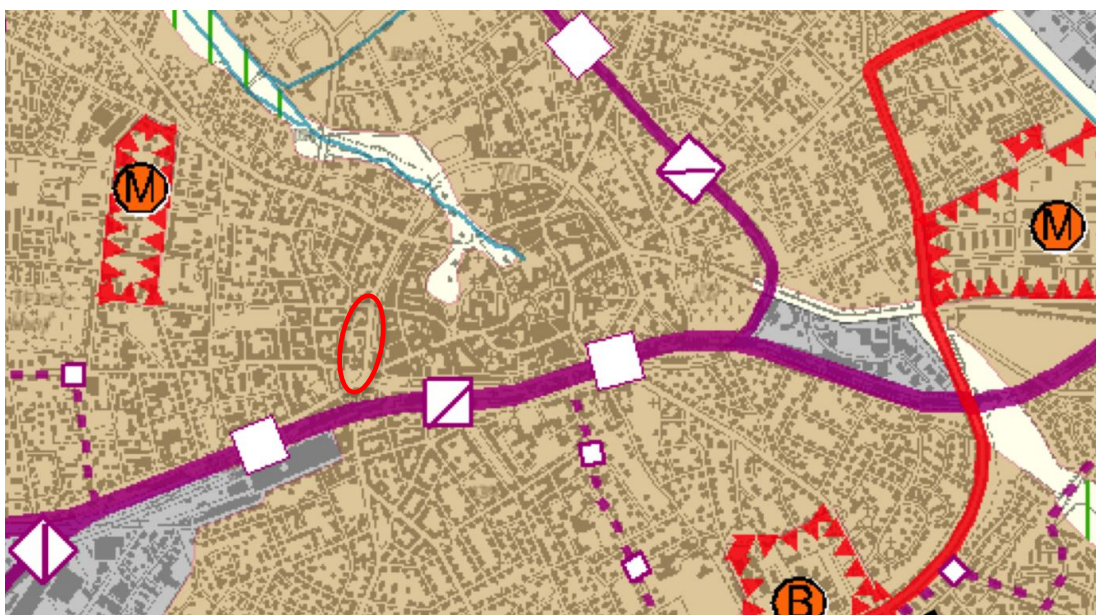
Der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) wurde am 25.01.2017 im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes NRW veröffentlicht und trat am 08.02.2017 in Kraft. Die hier formulierten Ziele und Grundsätze sind im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Mit der vorliegenden Planung werden die landesplanerischen Zielvorgaben im Sinne des § 1 (4) BauGB eingehalten.

Die Planung dient insbesondere dem Ziel 8.1-11 „Öffentlicher Verkehr“, wonach die Mittel- und Oberzentren des Landes bedarfsgerecht an den öffentlichen Verkehr anzubinden sind. Außerdem trägt die Planung durch die Qualitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Paderborn zur Erfüllung des Ziels 8.1-12 „Erreichbarkeit“ bei, wonach die Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem ÖPNV in angemessener Zeit zu gewährleisten ist.

4.2 Regionalplanung

Gemäß Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Paderborn – Höxter (Kreise Paderborn und Höxter) liegt das Plangebiet im „Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB)“. Südlich verläuft eine Bahntrasse, die als „Schienenweg für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr“ dargestellt ist. Das Paderquellgebiet wird als „Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche“ dargestellt, in welchen die Pader als „Fließgewässer“ eingetragen ist.

Aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes ergeben sich somit keine Konflikte zu den Darstellungen des Regionalplanes.



Auszug aus dem Regionalplan, Teilabschnitt Paderborn – Höxter (maßstabslos)

4.3 Landschaftsplan Paderborn – Bad Lippspringe

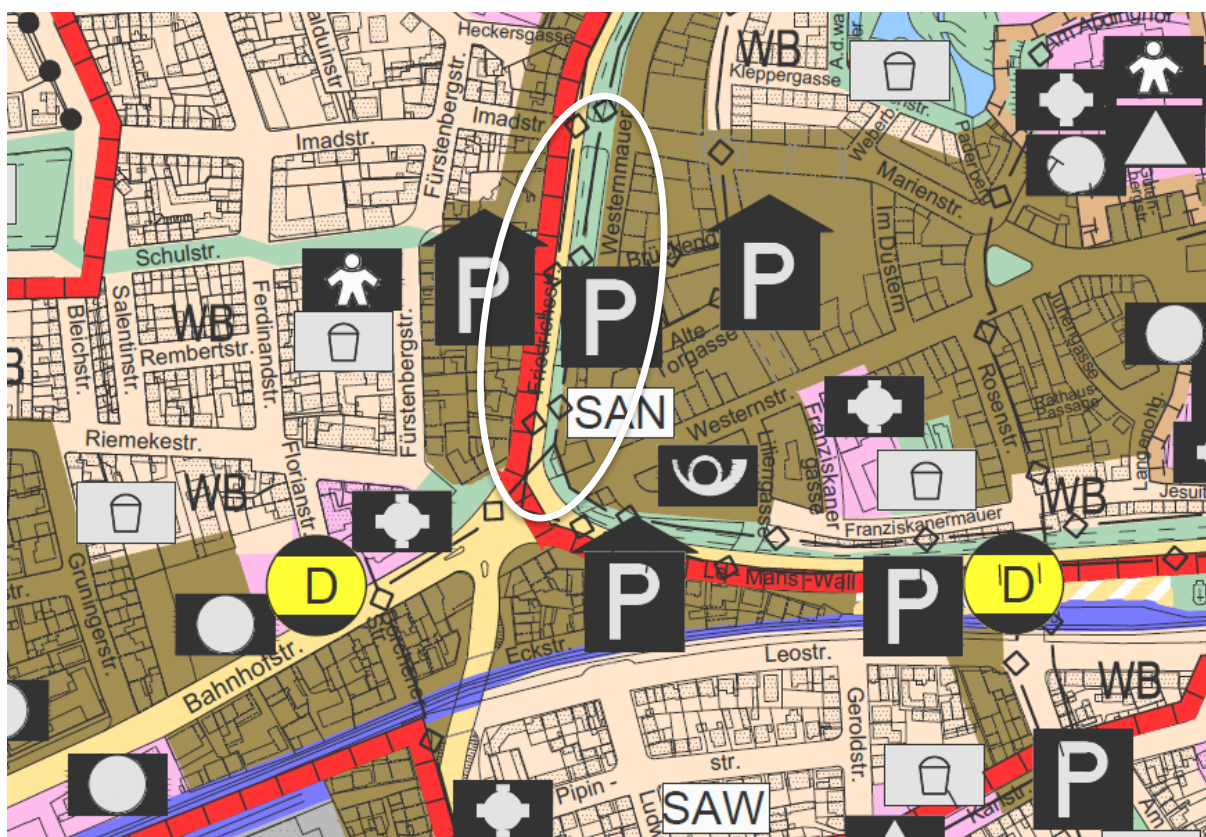
Der Planbereich liegt innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes Paderborn – Bad Lippspringe.

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes enthält der Landschaftsplan keine spezifischen Festsetzungen und Entwicklungsziele.

4.4 Flächennutzungsplanung

Im aktuellen Flächennutzungsplan der Stadt Paderborn wird das Plangebiet als überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt. Der Teilbereich der Wallringanlage wird als „Grünfläche“ und „Parkanlage/Verkehrsgrün“ dargestellt. Der Bebauungsplan wird somit gem. § 8 (2) BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Die direkt angrenzenden Flächen sind als „Kerngebiete“ dargestellt. Außerdem sind die angrenzenden „Parkflächen“ sowie „Hoch- und Tiefgaragen“ im Flächennutzungsplan verzeichnet.



Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Paderborn (maßstabslos)

4.4 Bebauungspläne

Teile des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 307 „ZOH Westernmauer“ werden derzeit durch die Bebauungspläne Nr. 17ABC „Innenstadtsanierung“, Nr. 27B „Fürstenberg-

straße“, Nr. 27C „Westerntor“ sowie durch den einfachen Bebauungsplan Nr. 1 der Stadt Paderborn planerisch geregelt.

Bisher wurde der Straßenraum überwiegend als „Verkehrsfläche“ festgesetzt. Die angrenzende Bebauung wird als Kerngebiet festgesetzt. Südlich der Alten Torgasse wird ein Teil der Friedrichstraße, der heute als Gehweg und Bushaltestelle genutzt wird, als „Öffentliche Grünfläche (Park-Anlage)“ festgesetzt.

Der Bebauungsplan Nr. 17ABC „Innenstadtsanierung“ gliedert sich in mehrere Ebenen (Fußgängerebene, Geschosse über der Fußgängerebene, Geschosse und Verkehr unter der Fußgängerebene, Parkebene 1 und 2) und trifft jeweils Festsetzungen über Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen und die Verkehrsflächen.

Durch den Bebauungsplan Nr. 307 „ZOH Westernmauer“ werden die Festsetzungen im überplanten Bereich der genannten Bebauungspläne ersetzt.

5. Städtebauliche Bestandsaufnahme / Analyse

Das Plangebiet besteht im Wesentlichen aus den Verkehrsflächen der Straße Westernmauer sowie der Friedrichstraße, die einen Teil des Innenstadtrings bildet. Beidseitig der Friedrichstraße nördlich des Westerntores befinden sich die Haltebuchten der Bushaltestelle Westerntor. Die Westernmauer ist als Einbahnstraße in Richtung Süden befahrbar und erschließt öffentliche Kfz-Stellplätze für Besucher und Anwohner. Diese Stellplatzanlage wurde im Zuge notwendiger archäologischer Grabungen bereits aufgehoben und wird aufgrund der beabsichtigten Realisierung von Funktionsbereichen der ZOH dauerhaft entfallen. Außerdem liegen die Einmündungsbereiche der Marienstraße und der Alten Torgasse im Plangebiet. An der Kreuzung Marienstraße/ Friedrichstraße befindet sich eine Lichtsignalanlage.

Ein zentrales Element des Plangebietes stellt der Teilbereich der historischen Wallanlage (Boltonwall), ein wertvoller Grünbereich am Rand der historischen Innenstadt, dar. Die Wallanlage ist alleinartig mit Platanen bestanden und beinhaltet auch einen Fußweg sowie einen Radweg im Zweirichtungsverkehr. Am Süden der Wallanlage befindet sich ein Funktionsgebäude (Torhaus), in dem sich öffentliche Toilettenanlagen, Einrichtungen technischer Infrastruktur (Elektrische Schaltanlagen) und ein Kiosk befinden.

Die umliegenden Wohn- und Geschäftshäuser entlang der Friedrichstraße und der Westernmauer weisen 3-4 Geschosse auf. An der Westernmauer 18 befindet sich ein dreigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus. Parallel zur Westernmauer schließt sich die Königsstraße/ der Entwicklungsbereich Königsplätze an. Das südliche Plangebiet wird durch die beidseitig der Friedrichstraße befindlichen Haltestellenbereiche der Haltestelle Westerntor eingenommen.

6. Städtebauliches Konzept

Durch das Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH wurde in Abstimmung mit der Stadt Paderborn eine Neukonzeption der Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH)⁴ erarbeitet. Der für die ZOH vorgesehene Standort an der Westernmauer im Abschnitt Marienstraße bis Alte Torgasse bietet hinsichtlich seines begrenzten Raumangebotes dennoch Gestaltungsmöglichkeiten zur Anordnung der ZOH. Die zur Verfügung stehende Fläche hat eine Längsausdehnung von ca. 150 m und ist etwa 35 m breit.

Der Erhalt des auf dem genannten Abschnitt des Wallrings bestehenden alten Baumbestands genießt höchste Priorität. Entsprechend wird darauf in der Gestaltung der Zentralen Omnibushaltestelle Rücksicht genommen. Der bisher auf dieser Fläche verlaufende Zweirichtungsradweg soll in den Vorbereich entlang der Gebäudeflucht Westernmauer integriert werden. Die öffentliche Stellplatzfläche im Bereich zwischen Alter Torgasse und Marienstraße entfällt zukünftig.

Im Osten wird der Standort durch die Friedrichstraße begrenzt, eine mehrspurige Ringstraße, die den kompletten Innenstadtbereich umschließt. Da der vorliegende Abschnitt den am stärksten durch den Kraftfahrzeugverkehr belasteten Ringabschnitt darstellt, bestehen nur geringe Möglichkeiten zur Flächeninanspruchnahme der Friedrichstraße durch die ZOH bzw. müssen die Leistungsfähigkeiten der Knoten Friedrichstraße/Marienstraße und Friedrichstraße/Alte Torgasse weiterhin gewährleistet werden.

Aufgrund der oben genannten Einschränkungen, dem Ziel der maximalen Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Fläche und unter Berücksichtigung der notwendigen, sinnvollen und ausreichend dimensionierten Integration von Fuß-, Rad-, Individual-, Liefer- und ruhendem Verkehr hat sich nach Prüfung mehrerer Lösungsmöglichkeiten eine Variante als durchführbar erwiesen. Hierbei wird die Anordnung der Bussteige in Längsrichtung an der Fahrgastinsel vorgesehen. Darüber hinaus wird in dieser Variante die heutige Haltestellenposition Westerntor-Ost mit in die neue ZOH-Planung einbezogen. Dies gewährleistet die maximale Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Fläche auch im direkten Randbereich unter Berücksichtigung von vertretbar barrierefreien Umsteigebeziehungen und vergrößert somit die Anzahl der potenziell zur Verfügung stehenden Haltestellenpositionen.

Die Vorzugsvariante ermöglicht die Unterbringung von insgesamt 7 Doppelbussteigen für jeweils 2 Gelenkbusse (14 Haltepositionen), wobei 6 Doppelbussteige sich um eine Haltestelleninsel (Wallanlage) gruppieren und 1 Doppelbussteig im Bereich der heutigen Haltestelle Westerntor-Ost vorgesehen ist. Die 14 Haltepositionen teilen sich auf 8 Haltepositionen in Richtung Norden und 6 Haltepositionen in Richtung Süden auf. Somit kann festgehalten werden, dass die ZOH nach den vorliegenden Planungen das Verkehrsaufkommen im Status Quo zu Spitzenzeiten abwickeln kann, aber auch nicht kleiner dimensioniert werden kann. Darüber hinaus besitzt diese Lösung eine höhere Kapazität als die Summe der zu ersetzenden Haltestellen Westerntor und Zentralstation im Status Quo mit insgesamt 8 Positionen.

⁴ Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH (März 2016): Neukonzeption Zentrale Omnibushaltestelle (ZOH). Entwurf. Aalen/Stuttgart

Die Anordnung der meisten Haltepositionen an der Haltestelleninsel ermöglicht kurze und sichere Wege für umsteigende Fahrgäste, da keine Fahrbahn überquert werden muss. Entsprechend soll zwischen dem Doppelbussteig 7 und der Haltestelleninsel eine sichere Querung eingerichtet werden bzw. sollte die aktuell über die Wallanlage verlaufende Radverkehrsführung aus dem Umsteigebereich der Fahrgäste in den Gehwegbereich an der Westernmauer verlegt werden.

Darüber hinaus bietet die Haltestelleninsel in ihrer geschlossenen Kompaktheit geeigneten Raum für die Bereitstellung von verschiedenen Elementen der Fahrgastinformation (z.B. Echtzeitanzeigen von Abfahrten aller Positionen, Netzpläne, Tarife, Fahrkartenautomaten, etc.) und ist zugleich ein attraktiver Aufenthaltsort.

Für einen störungsfreien Busbetrieb ist die ZOH im Bereich der Straße Westernmauer möglichst vom MIV freizuhalten. Unbedingt notwendige Kfz-Stellplätze, z.B. für Anlieferungen der Gewerbetreibenden, sind so anzuordnen, dass sie den Betriebsablauf nicht behindern. Dem ÖPNV ist mit Hilfe von entsprechender Signalsteuerung Priorität einzuräumen. Die Führung der Fußgänger zwischen Haltestelleninsel und Innenstadtbereich sollte mittels geordneter Quermöglichkeiten der Straße Westernmauer im Bereich Eingang Brückengasse/ Westernmauer 18 und den Enden der Haltestelleninsel erfolgen.

Der südliche Teilbereich der zukünftigen ZOH (die heutige Haltestelle Westerntor – Ostseite) wird einer neuen Freiflächengestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität unterzogen, die sowohl die notwendige Infrastruktur für den Betrieb als Haltestelle aufnehmen wird als auch stärker begrünt sein kann. Die gestalterische Ausprägung der Fläche wird im weiteren Projektverlauf festgelegt.

Als funktionale Ergänzung der ZOH ist an der Westernmauer 18 der Neubau eines Fahrgastzentrums der PaderSprinter GmbH vorgesehen. Geplant ist ein viergeschossiges Gebäude, das an das Gebäude Westernmauer 20 anschließt und dabei die Traufhöhe entsprechend aufnimmt. Im Erdgeschoss (auf der Verkehrsebene) sind das Kundencenter der PaderSprinter GmbH mit Ausrichtung zur Westernmauer und zum Durchgang und eine öffentliche WC-Anlage im Durchgang barrierefrei vorgesehen. Im Geschoss darüber sind Personal- und Büroräume der PaderSprinter GmbH, im 3. Vollgeschoss gewerbliche Nutzungen und im 4. Vollgeschoss eine Wohnung geplant. Eine weitere wichtige Nutzungseinheit der Westfalen-Weser-Netz (WWN) mit besonderen technischen Anforderungen ist im Kellergeschoss geplant, da das bislang genutzte Funktionsgebäude im südlichen Bereich der Westernmauer auf Grund der Planungs- und Nutzungsanforderungen der zukünftigen ZOH abgerissen werden muss.

Das Grundstück Westernmauer 18 wird also entgegen der Bestandssituation aufgrund des Raumbedarfs, der Nutzungs- und Funktionsanforderungen und barrierefrei zugänglichen Kundenserviceangebote in Gänze überbaut. Dadurch entsteht eine städtebaulich gewünschte Markierung der Ecksituation Westernmauer / Verlängerung Brückengasse, durch die die fußläufige Verbindung vom ZOH über die Brückengasse in Richtung Königsstraße geradlinig betont wird. Das hat zur Folge, dass die private öffentlich gewidmete Teilfläche (s. Bebauungsplan Nr. 17) des Grundstücks nicht mehr als öffentliche Fläche zur Verfügung steht.

Der Aufwertung der Brückengasse, deren Auftakt der Neubau der Westernmauer 18 bildet, kommt sowohl im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Königsplätze als auch der Implementierung der neuen ZOH auf dem Boltonwall eine entscheidende Bedeutung zu. Diese Passage wird, entsprechend der an sie gestellten hohen Anforderungen sowohl an das Erscheinungsbild, Aufenthaltsqualität, Orientierung und Sicherheit, einer grundsätzlichen Neugestaltung unterzogen.

7. Festsetzungen zur baulichen Nutzung

7.1 Art der baulichen Nutzung

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung des neuen Fahrgastzentrums an der Westernmauer 18 zu schaffen, werden die Parzellen entsprechend in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 307 aufgenommen.

Als zulässige Art der baulichen Nutzung wird entsprechend dem konkreten Vorhaben und der grundsätzlichen planerischen Konzeption der Stadt Paderborn weiterhin ein Kerngebiet (MK) gem. § 7 BauNVO festgesetzt.

Die sonst gem. § 7 (2) Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstätten werden ausgeschlossen, da diese Nutzungen im Hinblick auf die Lage des Plangebietes unmittelbar an der neuen ZOH keine angemessenen Nutzungen darstellen. Aus diesem Grund werden auch Anlagen und Betriebe, die gewerblich betriebenen sexuellen Dienstleistungen und Darbietungen dienen ausgeschlossen.

Oberhalb des dritten Vollgeschosses sind wie bereits im Bebauungsplan Nr. 17ABC gem. § 7 (4) Nr. 1 BauNVO weiterhin nur Wohnungen zulässig. Der Anteil der Wohnnutzungen ist dennoch soweit untergeordnet, dass die allgemeine Zweckbestimmung eines Kerngebietes auch bei Realisierung der Wohnnutzung gewahrt bleibt.

7.2 Maß der baulichen Nutzung

Entsprechend dem konkreten Vorhaben wird eine viergeschossige Bebauung festgesetzt. Damit orientiert sich die Bebauung an den umliegenden Strukturen.

Die Grundflächenzahl (GRZ) wird innerhalb des Plangebietes entsprechend dem geplanten Vorhaben bzw. den bisherigen Festsetzungen des Bebauungsplanes mit 1,0 festgesetzt. Damit entspricht die Grundflächenzahl den Obergrenzen für ein Kerngebiet gem. § 17 BauNVO im Sinne einer städtebaulich gewünschten intensiven Ausnutzung der Bauflächen in dieser zentralen innerstädtischen Lage.

Die Geschossflächenzahl (GFZ) wird innerhalb des Plangebietes entsprechend dem geplanten Vorhaben bzw. den bisherigen Festsetzungen des Bebauungsplanes mit 4,0 festgesetzt.

7.3 Überbaubare Flächen und Bauweise

Die überbaubaren Flächen werden durch Baugrenzen festgesetzt und umfassen das gesamte Grundstück, um eine flexible Ausnutzung zu ermöglichen. Für das Plangebiet wird insgesamt entsprechend den Festsetzungen des derzeit gültigen Bebauungsplanes eine geschlossene Bauweise festgesetzt.

8. Erschließung

Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung

Die geplante Zentrale Omnibushaltestelle wird entsprechend der oben erläuterten Zielsetzung als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „ZOH – Zentraler Omnibushaltestelle“ (§ 9 Abs.1 Nr. 11 BauGB) festgesetzt. Die Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung umfasst die unter Pkt. 6 bereits erläuterten wesentlichen Elemente des ZOH, die Haltestelleninsel und die anliegenden Haltepositionen.

Verkehrsflächen

Die umliegenden Flächen werden entsprechend des heutigen Bestandes und der oben erläuterten Zielsetzung als Straßenverkehrsflächen (§ 9 Abs.1 Nr. 11 BauGB) festgesetzt. Die geplante Neugliederung wurde nachrichtlich in die Planzeichnung aufgenommen.

9. Ver- und Entsorgung

9.1 Gas-, Strom- und Wasserversorgung

Die Gas-, Strom- und Wasserversorgung wird durch die bestehenden Leitungsnetze sichergestellt. Der Umbau der vorhandenen Verkehrsflächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes in eine Zentrale Omnibushaltestelle macht einen Komplettneubau der technischen Infrastrukturnetze erforderlich.

Aufgrund des Rückbaus des Funktionsgebäudes auf der Haltestelleninsel müssen die elektrischen Schaltanlagen an einen neuen Standort im Nahbereich verlegt werden. Entsprechende Einrichtungen der technischen Infrastruktur sollen von der Westernmauer 13 in den Neubau Westernmauer 18 verlegt und ggf. auch in der Westernmauer 10 untergebracht werden.

9.3 Abwasserentsorgung

Die Entsorgung des anfallenden Abwassers (Schmutz- und Niederschlagswasser) konnte bisher durch das bestehende Leitungsnetz sichergestellt werden. Der Umbau der vorhandenen Verkehrsflächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes macht ebenfalls eine Erneuerung der bestehenden Mischwasserkanalisation (Baujahr 1931 und 1933) sowohl an der Westernmauer als auch in der Friedrichstraße (im Gehwegbereich) erforderlich. Die Erneuerung des Mischwasserkanals in der Westernmauer erfolgt in Abstimmung und Koordination mit den Versorgungsträgern sowie dem Straßen- und Brückenbauamt unter Berücksichtigung der Anforderungen der Archäologie.

9.4 Abfallentsorgung

Die Abfallbeseitigung erfolgt vorschriftsgemäß durch den Abfallentsorgungs- & Stadtreinigungsbetrieb Paderborn (ASP). Für den bisherigen Standort der Glascontainer ist auf der Fläche der ZOH im Bereich der Westernmauer zwischen Marienstraße und Alter Torgasse auf Grund der hohen Nutzungs- und Leitungsdichte weder oberirdisch noch unterirdisch eine Unterbringung mehr möglich. Ein Ersatzstellplatz muss im nahen Umfeld errichtet werden.

10. Immissionsschutz

Als Grundlage für die notwendige Prognose der zukünftigen Schall- und Luftschadstoffimmissionen einerseits als auch als Voraussetzungen zur Erweiterung der Argumentation und Diskussion und Erlangung von Aussagen zur Veränderung der Be- und Entlastung bestimmter Abschnitte der einbezogenen Straßen wurden Daten in Form einer Verkehrsuntersuchung erhoben. Diese wurden für den Bestands- und für den Prognosefall ermittelt.

Schall

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung⁵ wurde geprüft, ob es sich bei der vorliegenden Planung, unter schalltechnischen Gesichtspunkten, um eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) handelt.

Die Änderung ist wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Handelt es sich bei den betroffenen Fassaden/Fenstern um eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 der Verkehrslärmschutzverordnung, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Für die angrenzenden Gebäude besteht grundsätzlich der Schutzanspruch eines Kerngebietes. Die Immissionsgrenzwerte in Kern-, Dorf- und Mischgebieten betragen 64 dB(A) am Tag (06.00-22.00 Uhr) und 54 dB(A) in der Nacht (22.00-06.00 Uhr).

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurden die zu erwartenden Beurteilungspegel an den umliegenden Gebäuden (höchste Fassadenpegel) für das Prognosejahr 2030 für den IST-Zustand und den PLAN-Zustand ermittelt.

Westlich der geplanten ZOH an der Friedrichstraße wurden zum Großteil bereits im Bestand Fassadenpegel von über 70 dB(A) am Tag und über 60 dB(A) zur Nacht ermittelt. Östlich der geplanten ZOH an der Westernmauer werden 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht nur am nördlichen Kreuzungspunkt zur Marienstraße erreicht.

⁵ DEKRA Automobil GmbH (16.11.2018): Prognose von Schallimmissionen zur Zentralen Omnibus-Haltestelle (ZOH). Bielefeld.

Laut Prognose werden die Beurteilungspegel im östlichen Bereich entlang der Westernmauer sowohl zur Tageszeit als auch zur Nachtzeit um mehr als 3 dB(A) erhöht. An der Friedrichstraße ergeben sich Erhöhungen von weniger als 3 dB(A). Eine erstmalige Erhöhung der Beurteilungspegel auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erfolgt ebenfalls nur östlich der geplanten ZOH an der Westernmauer und an einem südöstlichen Gebäude, das von der Straße Westerntor erschlossen wird. Eine weitere Erhöhung der Beurteilungspegel in Bereichen, die bereits mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht aufweisen erfolgt entlang der Friedrichstraße, nordöstlich an der Westernmauer und an dem südöstlichen Gebäude, das von der Straße Westerntor erschlossen wird. Weitere detaillierte Angaben können dem Gutachten entnommen werden.

In den o.g. Abschnitten der Friedrichstraße, der Westernmauer und der Westernstraße liegt bis auf wenige Ausnahmen eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 der Verkehrslärmschutzverordnung vor und es besteht ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen für die betroffenen Fassaden/Fenster.

Auf Grundlage der dargestellten Ergebnisse (höchste Fassadenpegel) handelt es sich bei 18 Gebäuden und bis zu 338 Fenstern um eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 der Verkehrslärmschutzverordnung.

Im weiteren Verfahren ist anhand von Bauakten und Begehungen (Bauphysikalische Untersuchung in den betroffenen Gebäuden) vor Ort zu eruieren, welche Materialien in welcher Stärke bei den betroffenen Gebäuden verbaut wurden. Soweit keine aussagekräftigen Unterlagen vorliegen, können alternativ auch Messungen durchgeführt werden. Daraufhin sind Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen zu ermitteln.

Die Kosten der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen sind von der Stadt Paderborn zu tragen. Gegebenenfalls können zur Refinanzierung entsprechende Fördermittel in Anspruch genommen werden.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass es sich um einen bereits im Bestand von Schallimmissionen stark belasteten Innenstadtbereich handelt. Durch entsprechend angepasste Nutzungen, aber auch durch Ausschöpfung architektonischer Möglichkeiten zum Selbstschutz wurden auch in der Vergangenheit bereits Strategien zum Umgang mit der Situation genutzt. Die mit der Planung verbundene Erhöhung der Immissionswerte kann aufgrund des historisch vorgeprägten, städtebaulichen Ortes nicht durch aktive Schallschutzmaßnahmen verbessert werden. Zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse kommen somit nur passive Schallschutzmaßnahmen in Frage, durch die entsprechende Innenraumpegel hergestellt werden können. Der Beeinträchtigung durch die erhöhte Schallimmissionsbelastung steht das öffentliche Interesse zur Herstellung einer zukunftsfähigen ZOH gegenüber, welchem aufgrund der erheblichen Bedeutung für die Gesamtstadt Paderborn ein höheres Gewicht beigemessen wird.

Licht

Aus der geplanten ZOH resultieren Lichtimmissionen in Form von Beleuchtungsanlagen im Bereich der Promenade sowie durch die Scheinwerfer der an- und abfahrenden sowie parkenden Busse. Im Rahmen einer lichttechnischen Untersuchung⁶ wurden die Lichtimmissionen durch die o.g. Emittenten auf der Grundlage der LAI (Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen – Lichteitlinie der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz) ermittelt. Hierbei wurden Beleuchtungsstärke sowie Blendmaße an den umliegenden Gebäuden als relevante Immissionspunkte prognostiziert. Im Ergebnis können die Immissionsrichtwerte des Lichterlasses des Landes NRW für die Beleuchtungsstärke sowie für das Blendmaß durch die vorgesehene Beleuchtung und die an- und abfahrenden sowie parkenden Busse während der Tages- und Nachtzeit eingehalten werden.

Luftschadstoffe

In der vorliegenden Luftschadstoffuntersuchung⁷ wurden die Auswirkungen der geplanten zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) an der Westernmauer in Paderborn beschrieben. Die Grundlage für die Immissionsprognosen sind Ausbreitungsrechnungen mit dem mikroskaligen Strömungs- und Ausbreitungsmodell MISKAM unter Berücksichtigung der Bebauung und der Emissionen des Straßenverkehrs. Es wurden die Immissionskonzentrationen von NO₂ und PM₁₀ für einen Nullfall 2019 und einen Planfall mit realisierter ZOH im Jahr 2022 berechnet. Grundlage der Emissionsberechnungen ist das Verkehrsgutachten zur ZOH sowie das aktuelle Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA 4.1.

Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Konzentrationen für Feinstaub (PM₁₀) liegen im Planfall 2022 in allen beurteilungsrelevanten Bereichen auf einem unauffälligen innerstädtischen Niveau sicher unterhalb des Grenzwerts gemäß 39. BImSchV.
- Die Konzentrationen für NO₂ sind im Planfall 2022 auf der westlichen Straßenseite der Friedrichstraße auf einem moderaten bis erhöhten innerstädtischen Niveau. Mit zunehmendem Abstand zur Friedrichstraße in Richtung Westernmauer nehmen die NO₂ Konzentrationen deutlich ab.
- Im Untersuchungsgebiet wird an den beurteilungsrelevanten Gebäudefassaden der NO₂-Grenzwert von 40 µg/m³ Jahresmittelwert gemäß 39. BImSchV im Jahr 2022 bei realisierter ZOH eingehalten.

Insgesamt kann aus den Ergebnissen der durchgeführten Immissionsprognose abgeleitet werden, dass die immissionsseitigen Auswirkungen für NO₂ und Feinstaub (PM₁₀) an den benachbarten Wohngebäuden keine unzulässigen Werte im Sinne der 39. BImSchV erreichen.

⁶ DEKRA Automobil GmbH (27.11.2017): Prognose von Lichtimmissionen zur Aufstellung des B-Plans Nr. 307 „ZOH-Westernmauer“. Bielefeld.

⁷ Müller-BBM GmbH (12/2019): Zentrale Omnibushaltestelle Westernmauer in Paderborn. Luftschadstoffgutachten. Gelsenkirchen

11. Altlasten / Kampfmittel / (Boden-)Denkmalpflege

Altlasten / Kampfmittel

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 307 sind keine Altlasten bekannt. Die Altlastenverdachtsflächenrecherche ergab jedoch einen Hinweis auf einen aufgegebenen ehemaligen Öl- und Schmierfetthandel angrenzend an das Plangebiet an der Westernmauer 8, ggf. in Verbindung mit der Alten Torstraße 12. Aus den vorliegenden Unterlagen ist nicht ersichtlich, ob diese Grundstücke - insbesondere an der Westernmauer 8 – tatsächlich mit Rückständen aus einem früheren Handel mit öl-, fett- und asbesthaltigen Produkten belastet sind. Punktuelle Verunreinigungen sind nicht gänzlich auszuschließen.

Nach § 2 (1) Landesbodenschutzgesetz besteht allgemein die Verpflichtung, Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Altlast oder einer schädlichen Bodenveränderung unverzüglich der zuständigen Behörde (hier: Unteren Bodenschutzbehörde) mitzuteilen, sofern derartige Feststellungen bei der Durchführung von Baumaßnahmen, Baugrunduntersuchungen o.ä. Eingriffen in den Boden und in den Untergrund getroffen werden.

Da das Plangebiet laut Luftbildauswertungen einer Bombardierung unterlag, wird seitens des Kampfmittelbeseitigungsdienstes empfohlen, eine Sondierung der zu bebauenden Flächen und Baugruben vorzunehmen. Außerdem wird die Anwendung der Anlage 1 TVV (Merkblatt für Baugrundeingriffe auf Flächen mit Kampfmittelverdacht ohne konkrete Gefahr) empfohlen.

Ist bei der Durchführung der Bauvorhaben der Erdaushub außergewöhnlich verfärbt oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und es ist unverzüglich der Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe durch die örtliche Ordnungsbehörde oder Polizei zu verständigen.

(Boden-)Denkmalpflege

Infolge der Realisierung einer ZOH auf dem bezeichneten Areal wird in die Substanz des Bau- und Bodendenkmals „Mittelalterliche Stadtbefestigung“ (inkl. Wallanlagen und grüne Promenade) sowie in das Baudenkmal Feldkreuz Boltonwall/Ecke Alte Torgasse (Obj.-Nr. 348) eingegriffen. Die beabsichtigte Veränderung eines Baudenkmals zählt gem. § 9 (1a) DSchG NW zu den erlaubnispflichtigen Maßnahmen.

Infolge der Neupflasterung der Verkehrsinsel (inkl. Untergrundvorbereitung und Infrastrukturmaßnahmen/Verlegung von Versorgungsleitungen) wird es zu Eingriffen in den Boden kommen. Im Vorfeld dieser Arbeiten (mind. 8 Wochen vorher) sind diese mit der Stadtarchäologie Paderborn abzustimmen (LWL – Archäologie für Westfalen – Stadtarchäologie Paderborn, Museum in der Kaiserpfalz, Am Ikenberg, 33098 Paderborn, Tel.: 05251 207 - 7105, Fax: 05251 69317 - 99, Email: lwl-archaeologie-paderborn@lwl.org). Die Stadtarchäologie wird nach Prüfung der detaillierten Ausführungspläne bestimmen, ob die Arbeiten baubegleitend erledigt werden können oder ob noch partielle Grabungen durchgeführt werden müssen.

Infolge der geplanten Veränderung der Verkehrsführung und Verkürzung der Verkehrsinsel wird das Baudenkmal Feldkreuz transloziert, weil es andernfalls dem fließenden Verkehr im Wege stehen würde. Für das Feldkreuz ist ein angemessener neuer Platz im südlichen Teil der Verkehrsinsel möglichst in der Nähe des Bestandsplatzes einzurichten, an welchem die Zeugniskraft des Kreuzes erneut ablesbar sein wird.

Im Oktober 2019 wurde nach Beginn der archäologischen Grabungen bereits ein etwa 100 m langer Abschnitt der historischen Stadtbefestigungsmauer sowie zwei Stützpfeiler und Türme im Bereich der Westernmauer entdeckt und dokumentiert.

12. Natur und Landschaft / Freiraum

12.1 Festsetzungen zur Grüngestaltung

Das Plangebiet ist durch die bestehenden Straßenverkehrsflächen großflächig versiegelt. Im zentralen Bereich befindet sich jedoch ein alter Baumbestand, welcher im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanes in Form von zu erhaltenden Einzelbäumen gem. § 9 (1) Nr. 25 BauGB festgesetzt wird. Im Rahmen der Umsetzung der Planung ist sensibel darauf zu achten, einen Abgang des Baumbestandes zu verhindern. Entsprechende Maßnahmen zur Sicherung sind zu ergreifen.

Auf Grund der Ausbildung der zwingend notwendigen Neuverlegung des Abwasserkanals und der Neuanlage der Verkehrsflächen/Busspuren sind 3 Straßenbäume im Bereich der Westernmauer nicht mehr erhaltbar.

Eine Platane im Bereich der Verkehrsinsel löst sich aus der ansonsten linearen Anordnung der übrigen Bäume und ist aufgrund ihres eher mittigen Standortes nicht mit dem o.g. Nutzungskonzept der ZOH vereinbar. Diese Plantane kann somit nicht erhalten werden.

12.2 Eingriffsregelung

Gegenüber dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan eröffnet das vorliegende Planvorhaben keinen zusätzlichen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 ff BNatSchG, der gem. § 18 BNatSchG i.V.m. § 1a (3) BauGB vom Verursacher auszugleichen wäre. Der zulässige Versiegelungsgrad wird – auch unter Berücksichtigung der faktischen Ist-Situation – im Plangebiet nicht wesentlich erhöht. Der vorhandene Baumbestand wird zudem planungsrechtlich gesichert.

12.3 Biotop- und Artenschutz / artenschutzrechtliche Prüfung

Gemäß Handlungsempfehlung des Landes NRW⁸ ist im Rahmen der Bauleitplanung und bei der Genehmigung von Vorhaben eine artenschutzrechtliche Prüfung erforderlich. Diese er-

⁸ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz (Hrsg.): Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben. Gemeinsame Handlungsempfehlungen. Düsseldorf 2010.

folgt in einem dreistufigen Verfahren. In vorliegendem Fall werden die mit Umsetzung der Planung verbundenen artenschutzfachlichen Belange nach Aktenlage, d.h. anhand bereits vorliegender Informationen sowie einer durchgeführten Bestandserfassung erstellt (Stufe I). Im Folgenden wird geprüft, ob Vorkommen europäisch geschützter Arten im Plangebiet aktuell bekannt oder zu erwarten sind und bei welchen dieser Arten aufgrund der Wirkungen des Vorhabens Konflikte mit artenschutzrechtlichen Vorschriften potenziell nicht ausgeschlossen werden können. Sofern erforderlich und auf Basis der vorliegenden Untersuchungstiefe möglich werden Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte genannt.

- **Bestandsbeschreibung**

Das Plangebiet liegt im innerstädtischen Bereich von Paderborn und umfasst die vollversiegelten Verkehrsflächen der Friedrichstraße, der Straße Westernmauer einschließlich der hier befindlichen Stellplatzflächen sowie einen Baumbestand (Platanen) der einen Teil der ehemaligen Wallanlage bildet. Die dem Baumbestand unterliegenden Grünflächen stellen sich als gemähte Rasenflächen dar und sind zudem durch einen hier verlaufenden Fuß- und Radweg (Promenade) gekennzeichnet. Darüber hinaus befinden sich zwischen der Straße Alte Torgasse und der Fußgängerzone Westernstraße östlich der Friedrichstraße noch einzeln stehende Stadtbäume. Die Grünstrukturen sind durch die angrenzenden intensiven Nutzungen deutlich vorbelastet und werden durch die gegebene Sicherungspflicht augenscheinlich entsprechend gepflegt. Der Baumbestand im Bereich der ehemaligen Wallanlage wird im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanes durch entsprechende Erhaltungsfestsetzungen planungsrechtlich gesichert. Eine Entfernung der im südlichen Bereich anschließenden Gehölze ist ebenfalls nicht beabsichtigt.

Im südlichen Bereich der Straße Westernmauer befindet sich – in den Baumbestand der Wallanlage integriert – ein Gebäude, das derzeit maßgeblich als öffentliche Toilette genutzt wird. An der Westernmauer 18 befindet sich derzeit ein Wohn- und Geschäftshaus.

- **Potentielles Arteninventar**

Laut Abfrage des Fachinformationssystems (FIS) des Landesumweltamtes NRW (LANUV) können im Plangebiet, Messtischblatt 4218 (Quadrant 3) 23 planungsrelevante Arten vorkommen; dazu gehören unter Berücksichtigung der im Plangebiet vorkommenden Lebensraumkategorien 3 Fledermaus- und 20 Vogelarten (Tab. 1).

Unter Berücksichtigung der Bestandsbeschreibung – insbesondere der gegebenen Ausstattung mit (Grün-)Strukturen die als tatsächliches Brut- und/ oder Nahrungs-, Überwinterungshabitat geeignet wären – kann eine tatbestandsrelevante Beeinträchtigung planungsrelevanter Arten unter Beachtung von Vermeidungsmaßnahmen (s.u.) mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Eine Entfernung des alten Baumbestandes im zentralen Bereich des Plangebietes ist im Rahmen der vorliegenden Artenschutzprüfung

nicht zu betrachten, da eine planungsrechtliche Sicherung des Bestandes erfolgt. In dieser Hinsicht können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände höchstens bei einer etwaigen – jedoch nicht beabsichtigten – Entfernung der Bäume zwischen der Straße Alte Torgasse und Westernstraße bzw. dem Abbruch der vorhandenen Gebäude eintreten.

Tab. 1: Planungsrelevante Arten für Quadrant 3 im Messtischblatt 4218, Stand: Sept. 2018. Status: B = Brutnachweis ab dem Jahr 2000 vorhanden. N = Nachweis ab dem Jahr 2000 vorhanden. R = Rast-/Wintervorkommen. Erhaltungszustände: G = günstig, U = unzureichend, S = schlecht. Na = Nahrungshabitat, FoRu = Fortpflanzungs- und Ruhestätte, Ru = Ruhestätte, () = potentiell Vorkommen, ! = Hauptvorkommen. Bemerkung (artenschutzfachl. Prognose): - = Vorkommen unwahrscheinlich, + / - = Vorkommen kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, + = Vorkommen wahrscheinlich.

Art	Status	Erhaltungszustand			Bemerkung	Gärten	Gebäude
Wissenschaftlicher Name	Deutscher Name	in NRW (KON)	in NRW (ATL)			Parkanlagen	
Säugetiere							
Eptesicus serotinus	Breitflügelfledermaus	N	G-	G-	+7/2	Na	FoRu!
Nyctalus noctula	Abendsegler	N	G	G	-	Na	(Ru)
Pipistrellus pipistrellus	Zwergfledermaus	N	G	G	+7/2	Na	FoRu!
Vögel							
Accipiter gentilis	Habicht	B	G	G-	-	Na	
Accipiter nisus	Sperber	B	G	G	-	Na	
Alcedo atthis	Eisvogel	B	G	G	-	(Na)	
Asio otus	Waldohreule	B	U	U	-	Na	
Cuculus canorus	Kuckuck	B	U-	U-	-	(Na)	
Delichon urbica	Mehlschwalbe	B	U	U	-	Na	FoRu!
Dryobates minor	Kleinspecht	B	G	U	-	Na	
Falco tinnunculus	Turmfalke	B	G	G	-	Na	FoRu!
Grus grus	Kranich	R		U+	-		
Hirundo rustica	Rauchschwalbe	B	U-	U	-	Na	FoRu!
Luscinia megarhynchos	Nachtigall	B	U	G	-	FoRu	
Oriolus oriolus	Pirol	B	U-	U-	-	(FoRu)	
Passer montanus	Feldsperling	B	U	U	-	Na	FoRu
Perdix perdix	Rebhuhn	B	S	S	-	(FoRu)	
Philomachus pugnax	Kampfläufer	R		U	-		
Phoenicurus phoenicurus	Gartenrotschwanz	B	U	U	-	FoRu	FoRu
Streptopelia turtur	Turteltaube	B	U-	S	-	(Na)	
Strix aluco	Waldkauz	B	G	G	-	Na	FoRu!
Tringa nebularia	Grünschenkel	R		U	-		
Tyto alba	Schleihereule	B	G	G	-	Na	FoRu!

• Arteninventar unter Berücksichtigung der Biotopstrukturen und Auswirkungsprognose

Mit Umsetzung des Planvorhabens ist der Abbruch zweier im Plangebiet befindlichen Gebäude vorgesehen. Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte gem. § 44 (1) BNatSchG gegenüber gemäß Messtischblattabfrage potentiell vorkommenden Gebäudefledermäusen, ist daher ganzjährig eine fachgutachterliche Abrissbegehung im Rahmen des erforderlichen Abrissrissantrages durchzuführen. Artenschutzrechtliche Konflikte, die einer Planumsetzung entgegenstehen, sind unter Berücksichtigung der fachgutachterlichen Anweisungen nicht anzunehmen. Bei einem tatsächlichen Vorkommen kann ein Eintreten von Verbotstatbeständen mit hinreichender Sicherheit durch eine zeitliche Einschränkung den Abbruch des Gebäudes betreffend bzw. die Anbringung von Ersatzquartieren ausgeschlossen werden. Darüber hinaus sind im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung höchstens Nahrungshabitate betroffen, die jedoch aufgrund der festgestellten Grünstrukturen nicht von es-

sentieller Bedeutung sind. Der relevante Baumbestand wird überdies planungsrechtlich gesichert.

Hinsichtlich der Avifauna sind Vorkommen planungsrelevanter Arten innerhalb des Plangebietes nicht anzunehmen (s. Tab. 1), da die jeweiligen spezifischen Lebensraumansprüche aufgrund der innerstädtischen Lage und der damit verbundenen Störungen nicht erfüllt werden. Um jedoch keine artenschutzrechtlichen Konflikte gegenüber europäischen Vogelarten (z.B. Tauben) zu erfüllen sind etwaige Entfernungen der nicht planungsrechtlich gesicherten Gehölze nicht innerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten durchzuführen.

• **Erforderliche Vermeidungsmaßnahmen**

Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte gem. § 44 (1) BNatSchG gegenüber potentiell vorkommenden Gebäudefleddermäusen, ist ganzjährig eine fachgutachterliche Abrissbegehung im Rahmen der Abbruchgenehmigung durchzuführen. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gegenüber europäischen Vogelarten können unter Beachtung einer Vermeidungsmaßnahme ausgeschlossen werden: Eine widererwartend notwendige Entfernung nicht festgesetzter Gehölze, d.h. Straßenbäume darf nicht innerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten, d.h. nicht vom 01.03. – 30.09. eines jeden Jahres erfolgen.

Entsprechende Hinweise werden in die Bebauungsplanzeichnung aufgenommen.

12.4 Wasserwirtschaftliche Belange

Wasserwirtschaftliche Belange sind von dem Planvorhaben nicht betroffen.

12.5 Forstliche Belange

Forstliche Belange sind von dem Planvorhaben nicht betroffen.

12.6 Belange des Klimaschutzes

Mit Umsetzung des Vorhabens sind keine klimarelevanten Auswirkungen zu erwarten. Der im Plangebiet befindliche Baumbestand wird im maßgeblichen Umfang planungsrechtlich gesichert und kann seine derzeitigen Funktionen weiterhin erfüllen. Insgesamt sind daher keine negativen Auswirkungen im Sinne des Klimaschutzes zu erwarten.

13. Flächenbilanzierung

Gesamtfläche	1,37 ha	-	100 %
davon:			
Straßenverkehrsfläche	1,00 ha	-	73,0 %
Straßenverkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung	0,35 ha	-	25,5 %
Kerngebiet	0,02 ha	-	1,5 %

14. Bestandteile des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan Nr. 307 umfasst die Planzeichnung mit zeichnerischen Festsetzungen.

Dem Bebauungsplan Nr. 307 ist eine Begründung nach § 9 Abs. 8 BauGB beigelegt. Diese umfasst auch den Umweltbericht nach § 2a BauGB als separates Dokument Teil der Begründung.

15. Bodenordnung

Bodenordnende Maßnahmen sind zur Umsetzung der Planung nicht erforderlich.

II. UMWELTBERICHT

Der im Auftrag der Stadt Paderborn von dem Büro WoltersPartner erarbeitete Umweltbericht ist als separates Dokument Teil dieser städtebaulichen Begründung.

Aufgestellt:

Paderborn 28.04.2020

Stadtplanungsamt

WoltersPartner

i. A.
